

江苏中泰桥梁钢构股份有限公司

关于深圳证券交易所 2014 年年报问询函的专项说明

深圳证券交易所中小板公司管理部：

2015年4月8日，江苏中泰桥梁钢构股份有限公司（以下简称“公司”）收到贵单位关于公司2014年年报的问询函，要求公司对2014年年报相关事项进行专项说明。公司董事会接到贵单位通知后认真组织相关人员对相关事项进行了本次专项说明。

一、请公司按照《公开发行证券的公司信息披露内容与格式准则第 2 号——年度报告的内容与格式（2012 年修订）》第十六条的规定，围绕公司的经营状况，遵循重要性原则，补充披露可能对公司未来发展战略和经营目标的实现产生不利影响的重大风险，并根据实际情况，披露已经或将要采取的措施。

【回复】：

（1）宏观经济与行业风险

公司所从事的桥梁钢结构工程行业与宏观经济发展周期有着较强的相关性，受国家宏观经济状况、对经济总体状况的预期、固定资产投资规模特别是交通基础设施建设投资规模等因素的影响较大。

在国民经济发展的不同时期，国家的宏观经济调控政策也在不断调整，政策调整带来的宏观经济周期波动可能影响交通基础设施投资规模，直接影响桥梁钢结构工程行业发展，造成公司主营业务波动。

（2）市场竞争的风险

公司主要从事大中型桥梁钢结构工程业务，竞争对手以大型央企下属企业为主，竞争对手均不断提升技术与管理水平，壮大自身实力，加强市场开拓，市场竞争较为激烈，公司面临由于市场竞争带来的市场占有率及盈利能力下降的风险。

（3）项目成本控制风险

公司在对桥梁钢结构工程进行投标前，需对整个项目的成本进行估算，以便合理准确报价。由于桥梁钢结构工程受到施工难度、技术要求、工程项目执行周期等的影响，如项目施工难度超出预期、生产要素的价格发生波动（如施工所需的钢材、辅材、能源价格变动，或者劳动力成本上升等），如果公司对项目成本的估算不足或者意外事件导致成本大幅增加而又无法与项目业主或者总承包商协商分摊，则可能导致项目利润低于预期甚至形成亏损，将对公司的盈利水平产生不利影响。

（4）公司劳务用工成本上升的风险

近年来随着我国工业化、城市化进程的持续推进，以及城市消费水平的提升，在我国城市尤其是在长三角、珠三角等经济发达地区，劳动力成本出现上升趋势。公司作为专业的桥梁钢结构工程企业，专注于工程技术的研究、工程流程管理、质量控制以及工程重要环节的实施，公司将部分基础性工作进行劳务外包。未来如果公司所处的长三角区域的劳动力成本进一步提高，将会导致公司劳务用工成本的上升，进而影响公司的经营业绩。

（5）应收账款发生坏账的风险

公司主要从事桥梁钢结构工程业务，依据公司与业主或总承包方签订的工程合同，工程款项依据项目完工进度、项目决算安排分次结算后回收，而且按照行业惯例需要保留5%-10%的工程质保金在1-2年后收取。桥梁钢结构工程工期较长和行业特殊的结算方式导致全部工程款回收的时间跨度较大。

近年来，伴随着公司经营规模的扩大和业务的增长，公司的应收账款余额逐年增加，截至报告期末，公司应收账款余额为23,801.51万元，余额较大。

针对以上风险因素，公司拟采取的主要措施如下：

（1）随着国家“一带一路”计划的推行，基础设施互联互通成为亚欧非沿线国家的重点，沿线国家的基础设施建设需求增加，公司通过与大型央企的合作，积极寻找桥梁钢结构工程业务机会；

(2) 公司不断提高桥梁钢结构工程的技术水平、管理水平和服务水平，提升与大型桥梁钢结构工程公司的竞争力；

(3) 公司通过精简人员、提升工作效率，加强对项目的成本预算管理，合理控制劳务成本上涨幅度，努力降低成本，提升盈利能力；

(4) 公司积极与地方政府、业主单位协商，加大账款催收力度，设立应收账款专人负责制度，提高公司经营活动现金流入，降低应收账款坏账发生的可能。

二、请补充披露公司“BT项目”核算的会计政策。请按项目列示公司BT项目明细，包括但不限于2014年确认收入情况、累计投资金额、累计投资收益、按合同约定已到期回购款、累计收款、未收回金额及期末摊余成本等。请评估BT项目是否存在重大风险，并补充披露相应风险提示。

【回复】：

(一) 公司“BT项目”核算的会计政策

BT模式：即“建设—转让（building—transfer）”，是政府利用非政府资金来进行基础非经营性设施建设项目的一种融资模式。项目工程由投资人负责进行投融资，具体落实项目投资、建设、管理。工程项目建成后，经政府组织竣工验收合格后，资产交付政府；政府根据回购协议向投资人分期支付资金（含投资回报）。

采用BT业务模式的项目，同时提供建造服务的，建造期间，对于所提供的建造服务按照《企业会计准则第15号——建造合同》确认相关的收入和成本，建造合同收入按应收取对价的公允价值计量，同时确认长期应收款；未提供建造服务的，应按照建造过程中支付的工程价款等考虑合同规定，确认长期应收款。

进入BT项目回购期，回购期内长期应收款采用摊余成本计量并按期确认利息收入，实际利率在长期应收款存续期间内一般保持不变。

对BT项目形成的长期应收款于每个资产负债表日单独进行减值测试，有客观证据表明其发生了减值的，根据其预计未来现金流量现值低于长期应收款账面价值的差额，确认为减值损失，计入当期损益。在确认减值损失后，如有客观证据表明该金融资产价值已恢复，且客观上与确认该损失后发生的事项有关，原确

认的减值损失予以转回，金融资产转回减值损失后的账面价值不超过假定不计提减值准备情况下该金融资产在转回日的摊余成本。

本公司的“BT项目”并非真正意义上的BT项目，合同授予方不是政府或政府有关部门，本公司对于建造期垫资，回购期收回本金及利息的项目参照《上市公司执行企业会计准则监管问题解答（2011年第1期）》对BT业务的相关会计处理规定进行核算。

（二）公司BT项目明细

2013年、2014年期间，公司已承接三个前期垫资的项目分别为珠海横琴二桥主桥钢结构制造安装项目（以下简称“横琴二桥”）、东风大道快速化改造工程（一期）钢箱梁制作安装项目（以下简称“东风大道”）和湖南省株洲枫溪大桥钢结构制造项目（以下简称“株洲枫溪桥”）。此三个项目由公司建造期垫资将工程建成，竣工验收合格后移交合同对方，再由合同对方进行分期回购。此三个项目的相关信息详细列示如下：

| 项目名称 | 项目期间 (建造期/回购期) | 暂定合同总价 (含税) | 2014年 确认收入 | 累计投资金额 | 含税结算额 |
|-------|-------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 横琴二桥 | 建造期 | 238,510,999.00 | 133,098,388.50 | 182,688,473.57 | 123,679,843.00 |
| 东风大道 | 建造期 | 185,136,000.00 | 154,691,413.33 | 126,656,912.83 | 52,054,691.00 |
| 株洲枫溪桥 | 建造期 | 53,298,663.36 | 40,037,773.70 | 27,260,126.02 | 15,864,603.00 |
| 合计 | | 476,945,662.36 | 327,827,575.53 | 336,605,512.42 | 191,599,137.00 |

(续)

| 项目名称 | 累计投资收益 (应计利息) | 未收回金额 | 按合同约定已 到期回购款 | 累计收款 | 期末摊余成本 |
|-------|------------------|----------------|-----------------|------|----------------|
| 横琴二桥 | 8,395,227.40 | 132,075,070.40 | - | - | 132,075,070.40 |
| 东风大道 | 2,182,846.58 | 54,237,537.58 | - | - | 54,237,537.58 |
| 株洲枫溪桥 | - | 15,864,603.00 | - | - | 15,864,603.00 |
| 合计 | 10,578,073.98 | 202,177,210.98 | - | - | 202,177,210.98 |

（三）评估BT项目是否存在重大风险

1、交易对手履约能力评估

BT项目在政府基建中属于比较普遍的商业模式，能够为公司带来较好的收益，公司目前三个BT项目的交易对手如下：

| 项目名称 | 总包 | 业主 |
|-------|---------------|-----------------|
| 横琴二桥 | 中交第二航务工程局有限公司 | 珠海中交建投资有限公司 |
| 东风大道 | | 武汉车都建设投资有限公司 |
| 株洲枫溪桥 | | 株洲市城市建设发展集团有限公司 |

中交第二航务工程局有限公司（简称二航局），二航局创建于1950年，是原交通部直属四大航务工程建设一级施工企业之一、大型央企中国交通建设股份有限公司全资子公司，二航局是信誉度高的工程总承包单位，经营状况良好，从公司历史上与其交易的经验判断，从未发生过坏账损失。

业主珠海中交建投资有限公司、武汉车都建设投资有限公司、株洲市城市建设发展集团有限公司均系经济实力较强的地区政府平台公司，具有良好的履约能力。

上述总包和业主的履约能力评估良好，公司BT项目的资金回收未发现潜在的风险。

2、资金压力评估

BT项目对于承建方的资金需求金额大，时间长，本公司已经通过发行3至5年期企业债券来应对上述项目资金的长期需求，同时辅助银行的短期信贷融资和争取供应商的商业信用，合理保证项目的资金需求，不会出现履约风险。

三、报告期末公司“建造合同形成的已完工未结算资产”余额为6.59亿元，较上年同期同比增长46%。请说明该科目较上年同期增幅较大的原因。请按项目列示该科目2014年明细，包括但不限于对应合同情况、合同金额、确认收入、结算情况及收款情况等，并说明是否存在未按合同约定及时结算与回款的情况、交易对手方的履约能力是否存在重大变化，以及相关项目结算和回款是否存在重大风险，并补充披露相应风险提示。

【回复】：

（一）报告期末公司“建造合同形成的已完工未结算资产”科目较上年同期增幅较大的原因

报告期末公司“建造合同形成的已完工未结算资产”余额为6.59亿元，较上年

同期增加2.08亿元，增长46.10%，主要是因为公司2014年下半年处于工程前期制作阶段的工程较多，工程投入较大，致使“建造合同形成的已完工未结算资产”余额大幅增长。其中，公司2014年前期垫资项目投资进度较快，前期垫资BT项目“建造合同形成的已完工未结算资产”2014年余额为2.37亿元，较2013年末增长2.03亿元。

（二）公司“建造合同形成的已完工未结算资产”科目2014年明细

下表列示了公司“建造合同形成的已完工未结算资产”2014年底余额前十大项目的明细情况：

| 序号 | 项目简称 | 交易对手方 | 合同情况 | 合同金额 | 2014 年末累计确认收入 | 2014 年末已办理结算的金额(含税) | 2014 年末累计回款金额 | 回款金额占结算金额比例 | 2014 年末已完工未结算资产 |
|-----------------------------------|------------|---------------------------------------------------|------|------------------|------------------|---------------------|----------------|-------------|-----------------|
| 1 | 东风大道 | 中交二航局东风大道快速路改造工程(一期)项目经理分部 | 在施 | 185,136,000.00 | 148,219,522.16 | 52,054,691.00 | - | - | 113,649,897.84 |
| 2 | 横琴二桥 | 中交二航局二公司珠海横琴二桥项目经理部 | 在施 | 238,510,999.00 | 207,124,393.61 | 123,679,843.00 | - | - | 104,237,817.40 |
| 3 | 株洲枫溪大桥 | 中交第二航务工程局有限公司株洲枫溪大桥项目经理总部 | 在施 | 53,298,663.36 | 29,725,749.22 | 15,864,603.00 | - | - | 19,127,236.37 |
| | | BT 项目小计 | | 476,945,662.36 | 385,069,664.99 | 191,599,137.00 | - | - | 237,014,951.61 |
| 4 | 印度德里大桥 | Gammon-ConstrutoraCidade-Tensacciai Joint Veniure | 在施 | 195,057,701.81 | 175,474,608.64 | 132,043,745.10 | 112,792,500.65 | 85.42% | 89,059,939.47 |
| 5 | 苏州斜港桥 | 上海远通路桥工程有限公司苏州市吴中区斜港大桥新建工程 XG-II-XJ 标项目经理部 | 在施 | 255,117,162.00 | 221,791,238.23 | 173,358,270.04 | 161,134,119.00 | 92.95% | 76,233,199.13 |
| 6 | 丰都二桥 | 路桥集团国际建设股份有限公司重庆丰都长江二桥项目经理部 | 在施 | 213,353,141.00 | 144,981,260.76 | 114,171,716.03 | 98,000,000.00 | 85.84% | 47,518,560.38 |
| 7 | 乌江桥 | 中交路桥建设有限公司 | 在施 | 54,235,622.00 | 31,979,672.75 | 16,555,829.00 | - | - | 21,312,355.34 |
| 8 | 泉州湾跨海大桥钢护栏 | 福建路桥建设有限公司泉州湾跨海大桥 B 合同段项目经理部 | 在施 | 74,218,419.20 | 57,568,846.25 | 43,192,779.00 | 43,192,779.00 | 100.00% | 20,587,578.02 |
| 9 | 贵州抵母河大桥 | 贵州高速公路集团有限公司 | 在施 | 104,910,524.44 | 78,902,127.08 | 70,198,688.00 | 65,486,546.00 | 93.29% | 19,373,825.74 |
| 10 | 杭州二通道桥 | 上海市政工程设计研究总院(集团)有限公司 | 完工 | 53,061,930.00 | 49,935,673.59 | 39,771,622.76 | 39,771,622.76 | 100.00% | 13,290,307.25 |
| | | 其余项目小计 | | 949,954,500.45 | 760,633,427.30 | 589,292,649.93 | 520,377,567.41 | 88.31% | 287,375,765.33 |
| | | 合计 | | 1,426,900,162.81 | 1,145,703,092.29 | 780,891,786.93 | 520,377,567.41 | 66.64% | 524,390,716.94 |
| “建造合同形成的已完工未结算资产”期末余额前十大合计占总余额的比例 | | | | | | | | | 79.60% |

公司期末“建造合同形成的已完工未结算资产”余额较大的项目大部分为在施项目，除三个BT项目外其余大部分项目的回款金额占结算金额比例均在80%以上，公司期末已完工未结算资产中不存在未按合同约定及时结算与回款的情况。

公司目前存货项目的交易对手主要为政府所属的基础设施投资建设主体或信誉度较高的工程总承包单位，客户的履约能力高，交易对手方的履约能力未发生重大不利变化，相关项目结算和回款不存在重大风险。

四、报告期末公司“应付票据”及“应付账款”科目余额合计为6.95亿元，较上年同期增长62%，请说明该科目较上年同期增幅较大的原因，并说明公司是否存在延期付款的情况。请详细说明2015年资金安排，并说明未来现金流是否能偿还到期债务及保证公司正常营运。

【回复】：

（一）报告期末公司“应付票据”及“应付账款”科目余额合计较上年同期增幅较大的原因

报告期末公司“应付票据”及“应付账款”科目余额合计为6.95亿元，较上年同期增加2.67亿元，增长62.39%，主要系以下两个原因：

1、公司2014年业务规模扩大，采购额相应增加

公司2014年全年产量较2013年增长22.84%，2014年下半年产量较2013年下半年产量增长33.81%。同时，2014年下半年处于工程前期制作阶段的工程较多，由此造成2014年下半年采购金额较上年同期大幅增加，如东风大道、丹阳人民桥、嘉闵7标以及泉州湾跨海大桥钢护栏项目等均在2014年下半年集中采购材料。因此造成公司应付账款余额较上年同期增幅较大，报告期末公司应付账款余额为3.18亿元，较上期同期增加1.27亿元，增长66.77%。

2、公司争取供应商授信，采用票据结算金额增加

公司2014年争取供应商授信，大部分采购均在合同中约定采用票据结算，加之2014年下半年业务规模扩大，采购量增加，因此造成报告期末公司应付票据余

额为3.77亿元，较上期同期增加1.40亿元，增长58.88%。

公司供应商材料款、劳务款等款项支付良好，不存在延期付款的情况。

（二）公司资金安排

2015年度公司的资金安排计划主要如下：

1、2015年度预计销售商品提供劳务收到的现金回款约8.2亿元：其中，已完工项目根据合同约定预计收到尾款和质保金回款6500万元；在建项目按照预计完工产值和进度，根据合同计算进度回款约5.75亿元；2015年新开工项目按照计划完工产值计算合同约定进度回款约1.8亿元。

2、2015年预计除银行贷款外的全部现金支出约5.15亿元：其中购买材料和劳务3.96亿元；各项费用支出约3,100万元；银行利息及债券利息支出约4000万元；全年税费支出约1500万元；全年职工薪酬支出预计3300万元；上述各项采购均需满足“先收后付”原则，保证公司的存量资金余额。

3、2015年预计基建支出的现金2,000万元，重大基建项目2014年末已经基本完工，基建支出主要系工程尾款和质保金。

4、由于本公司与银行合作良好，并且新增了部分银行授信，可通过借新还旧以及新增授信弥补公司债券赎回后的融资缺口，保持信贷规模不变。

根据上述资金计划，公司的现金流未出现计划外的异常情况，一季度实际经营资金流和计划执行良好，回款达到预期，按时偿还到期债务并保证公司正常营运目标。

综上，通过合理安排统筹，公司预计未来现金流能够偿还到期债务并保证公司正常运营。

江苏中泰桥梁钢构股份有限公司

董事会

2015年4月24日